Fahrbericht
Storebro Grand Series No 1

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Storebro

Innovative Ideen für dieses Jahrtausend

Mit zwei Jet-Antrieben lässt sich die Storebro Grand Series No 1, hervorragend und feinfühlig dirigieren. Und auch sonst ist manches an Bord anders, als man es bisher bei dieser Marke gewohnt war.

Unter ihrem Namen Storebro ist die schwedische Werft hierzulande kaum bekannt. In Deutschland wurden ihre Motoryachten bislang unter der Marke Adler vermarktet, im Englischen als Royal Cruiser. Doch das soll künftig weltweit einheitlicher geschehen, nachdem Hans Mellström die Werft im Jahre 1999 übernommen und in seine Viamare Boats-Guppe integriert hat. Zu der zählen auch die schwedischen Bootsmarken Nimbus und Ryds (Motorboote) sowie Maxi-Segelboote. Die Historie von Storebro-Bruks reicht bis ins Jahr 1728 zurück, die Produkte der Gründerjahre sind jetzt in einem Museum zu bewundern - in Storebro, dem Ort, der dem Unternehmen den Namen gab. Begonnen hatte man seinerzeit mit der Fertigung von Werkzeugen für die Eisenerzgewinnung, Heizungssystemen, Drehbänken und Schleifmaschinen. Diese Geschäftszweige wurden 1985 verkauft, nachdem man erkannt hatte, dass sich Bootsbau recht lukrativ entwickelte.

Mit etwa 300, rund 9 Meter langen Kingscruiser-Segelbooten in den 60er-Jahren, und den vom deutschen Konstrukteur W.H. Wilke konzipierten Motorbooten bis zu 15 Meter Länge, die vor allem den konservativen Geschmack ansprachen. Bei der Qualität des Edelholz-Interieurs reiht sich die schwedische Werft bereits seit langem in den Reigen der Weltelite ein.

Hans Mellström weiß diese Werte zu schätzen, lässt mittlerweile auch Interieur für andere Boote seiner Viamare-Gruppe in Storebro produzieren. Nunmehr werden die Storebros in Västervik an der schwedischen Ostküste gebaut, werden mit Interieur aus der alten Heimat und Technik sowie Motoren aus aller Welt komplettiert. Für moderne Linien engagierte Mellström den argentinischen Konstrukteur German Frers, für das Interieur-Design Tillberg aus Schweden, erfahren in der komfortablen Innen-Konzeption von Kreuzfahrtschiffen.

Das erste Modell, das nach diesen neuen Kriterien für dieses Jahrtausend - und der bewährten Werftphilosophie von innen sicher fahren entstand, ist die 18,90 Meter lange und 5,40 Meter breite SGS No 1 - SGS steht für Storebro Grand Series. Gebaut wird das Flaggschiff der schwedischen Werft entsprechend den strengen Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas gemäß CE-Kategorie B für Küstenfahrt. Die GFK-Stärke von etwa 25 mm im Unterwasserbereich und ein leichtes 35-mm-Sandwich der Rumpfseiten und Aufbauten oberhalb der Wasserlinie hält den Schwerpunkt für sattes Eintauchen in die See tief unten. Deswegen ist die Flybridge mit luftigem Zweitsteuerstand aussen und hoch oben mit extrem leichter und dennoch stabiler Kohlefaser verstärkt. Im Kielbereich rund, ist der Bug äußerst scharf geschnitten, geht zum Spiegelheck in ein tief aufgekimmtes V über.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Storebro Grand Series No 1

Von Hans Wischer

Der Prototyp der SGS No 1 war mit zwei je 588 kW starken Scania-Dieseln bestückt, die ihre Kraft auf herkömmliche Art über Wellenantriebe ins Wasser entfalteten. Sie sollen das Boot auf etwa 30 Knoten beschleunigen. Doch interessanter ist die Baunummer 2 als Alternative mit zwei je 772 kW starken MAN-Motoren und Kamewa-Jet-Antrieben. Die haben wir auf der Ostsee vor Kiel bei Seestärke 3-4 und Windstärke 5 gefahren und die Manövriereigenschaften beim Anlegen im windgeschützten Bereich der Holtenauer Schleuse ausprobiert.

Die Jet-Antriebe reduzieren den Tiefgang auf nur 85 Zentimeter von - vergleichsweise - 1,45 Meter mit Wellenanlage beim Prototyp. Mit den Jets ließ sich die SGS No 1 äußerst kursstabil im Ruder halten - fast wie von einem Autopiloten exakt gesteuert. Zurückzuführen ist das neben dem gut laufenden Rumpf sicherlich auch auf die Doppelmotorisierung. Denn bei Booten mit nur einem Jet haben wir da ganz andere Erfahrungen gemacht - bis hin zum ungewollten Slalom-Kurs. Auch von der Leichtigkeit der Anlegemanöver im Hafen waren wir angenehm überrascht: Per Joystick lässt sich die SGS No 1 in jede gewünschte Richtung feinfühlig dirigieren oder seitlich traversieren - dank der Jets mit ihren Schubumkehrklappen. Sie ermöglichen auch eine erstaunliche Fahrtreduzierung bis auf 0,0 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit haben wir mit 32,5 Knoten gestoppt, erreicht nach 39 Sekunden. Wobei die letzten Knoten jenseits der 30-Meilen-Marke in bewegter See sehr mühsam zu erreichen waren. Auf glatter See, so Lars Bjureus von der Wert, sollen als Maximum 35,5 Knoten möglich sein. Die untere Gleitgeschwindigkeit des 25 Tonnen schweren Bootes wurde bereits nach 8 Sekunden bei 13 Knoten erzielt. Bei 12 Seemeilen Fahrt wird der Verbrauch auf 11 Liter pro Seemeile, bei 30 Knoten auf 15 Liter pro Seemeile beziffert. Jets kommen nun einmal erst bei hohem Tempo ins ökonomische Laufen.

Bei allen Fahrtbedingungen setzte die SGS No 1 stets weich in die Wellen ein. Mit einem geschwindigkeitsabhängigen Geräuschpegel von 62 bis 72 dBA am Fahrerohr und im Salon beweist die Motorenaufhängung und aufwendige Schallisolierung unter Deck mit auf Gummi gelagertem Interieur im Rumpf alles derzeit Machbare für wirklich ruhiges Motorbootfahren. Rauchentwicklung der Maschinen - Fehlanzeige. Die beiden MAN´s hielten das achterliche Cockpit abgasschwadenfrei.

Bei der äußerlichen Optik stechen vor allem die großen, getönten Fensterflächen aus Sicherheitsglas ins Auge. Sie geben von innen heraus besten Ausblick ohne tiefe Einblicke. Das edle Interieur im gesamten Schiff besticht durch 7-fach auf Hochglanz lackiertes, dunkel gebeiztes Mahagoni und Böden aus südamerikanischem Merbau-Holz. Auf Wunsch ist als Extra auch Teppichbelag möglich. Die Heizung ist für sechs Bereiche individuell regelbar, eine Klimaanlage ist als Extra zu haben. Die akustische Swedeguard-Alarmanlage gehört zur Standardausstattung.

Vom Innenfahrstand im erhöhten Steuerhaus (mit Simrad-Navigations- und Kommunikations-Elektronik sowie VDO-Anzeigen) ist die Rundumsicht gut, muss man sich allerdings für den Blick nach achtern leicht verrenken - um die dahinter angeordnete Pantry mit allem Drum und Dran herumzuschauen. In der großen 3-fach geteilten Windschutzscheibe (alle mit Scheibenwischer und Waschfunktion außen, mit sechs Belüftungsdüsen innen) spiegelt sich dank mit schwarzem Leder überzogenen Steuerstandspanel nichts. Die beiden Sessel (mit Fußstützen) für Pilot und Co sind in Höhe und Abstand reichhaltig verstellbar, die gesamte Simrad-Bordelektronik mit Radar RA41, GPS-Echolot-Plotter CE50, IS15-Kompass und -Anzeigeinstrumenten sowie UKW-Funkanlage RS8400 SOS liegen gut im Blick oder sind in handlicher Reichweite angeordnet. Auf Steuerhausebene nehmen am Essplatz weitere drei bis vier Gäste am Fahrtgeschehen teil. Per schwenkbarer Tür wird die innere Kommandozentrale schnell zum Steuerbord-Gangbord geöffnet, um dort oder auf dem Vorschiff Hand anzulegen.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Storebro Grand Series No 1

Von Hans Wischer

Im drei Stufen tiefer angeordneten Salon können es sich bis zu acht Personen auf zwei Alcantara-Sofas und -Sesseln gemütlich machen, haben freien Blick auf den Sony-Bordfernseher und seitlich sowie achtern nach draußen. Die auf Steuerhausebene angeordnete Pantry ist zum Salon hin recht offen gehalten. Die Corean-Arbeitsflächen sind gut bemessen, Doppelspüle, 4-Flammen-Ceran-Herd mit Dunstabzug, Heißluft-Mikrowelle mit Grill, Geschirrspülmaschine, zwei Kühlschränke von Whirlpool und Icemaker stehen für durchdachten Pantry-Komfort.

Unter Deck gibt es drei Schlafkabinen für sechs Personen und eine Service-Kabine im Vorschiff (alle mit zwei Meter Stehhöhe), eine Crewkabine achtern. Alle Kabinen sind mit Brandsensoren ausgestattet, was in dieser Größenklasse durchaus nicht selbstverständlich ist. Allein für diesen Sicherheitsaspekt gebührt den Storebro-Schweden großes Lob. In der Eignerkabine mittschiffs bietet ein stattliches, 2,05 Meter langes und 1,80 Meter breites Doppelbett das Himmelreich für die Nacht, sind die beiden mit Jalousien versehenen Bullaugen beim Öffnen arretierbar, ist der Stauraum in den Schränken und Schapps ausreichend für längere Seereisen. Der Sitz am Schminktisch ist ausschwenkbar, ein kleines Sofa bietet sich als vom Bordgeschehen abgeschiedener Ruhe- und Leseplatz an. Ins Eignerbad mit pflegeleichtem Corean-Boden, Duschkabine und Doppelwaschtisch geht´s durch eine praktische Schiebetür, in die separate Vakuum-WC-Kabine durch eine normale Schwenktür.

Im Vorschiff sind die beiden Gästekabinen mit je zwei Einzelbetten, zwei Meter lang und 70 Zentimeter breit. Und beide mit ausreichend Stauraum. Beide mit eigenem Bad (Duschkabine, Vakuum-WC, Waschbecken). Das Bad der Gästekabine ganz vorn dient zugleich als Daytoilet, ist auch vom Flur aus zugänglich. Derweil im Bad der Gästekabine an Backbord mehr Privacy herrscht, sich dort die beiden Betten nach Entfernen eines Tisches dazwischen zu einem Doppelbett zusammenschieben lassen.

Auf welcher Motoryacht gibt es schon eine Waschküche mit Ausblick? Auf der SGS No 1 zumindest ja. Denn die Service-Kabine im Vorschiff verfügt über ein Bullauge. In ihr stehen Waschmaschine und Trockner, lässt sich eine zum Bügeln geeignete Arbeitsfläche aus der Wand heraus entfalten, sind das zentrale Staubsaugsystem (mit Anschlüssen in allen Kabinen und Deckbereichen), Ladegeräte, Sicherungskasten und Spannungswandler untergebracht. Die Storebro-Schweden haben halt praktisch über ein unbeschwertes Bordleben nachgedacht.

Die Crewkabine achtern hat einen separatem Zugang vom Cockpit, bietet zwei Einzelbetten, einen knapp bemessenen Kleiderschrank, Vakuum-WC und Waschbecken mit Handdusche. Für eine Langzeit-Crew ist das nicht der ultimative Kick zum Wohlfühlen, aber auf dieser Bootslänge ist halt nicht mehr drin. Immerhin müssen die beiden nicht - wie auf anderen Yachten - über ihrem WC nächtigen.

Kommen wir nach außen. Cockpit und Decks sind mit trittsicherem Teakholz belegt, sind die seitlichen Gangbords 50 Zentimeter breit, ist der Weg auf´s Vorschiff dank einer vernünftigen Reling mit Teakholz-Handlauf über dem rund 15 Zentimeter hohen Schanzkleid sicher.

Die Ankerführung lässt sich von den beiden Steuerständen aus fernbedienen. Für Fender gibt es Stauräume im Cockpit. Von dort geht´s über zwei mit Teak belegten Treppen zur Badeplattform hinab, auf der Opacmare-Gangway (ebenfalls Teakholz) beim achterlichen Anlegen an Land, durch eine Luke in den Maschinenraum oder über eine Teak-Treppe auf die luftige Flybridge mit dem Außen steuerstand für Pilot und Co sowie den Tochteranzeigen der wesentlichen Navigations- und Kommunikationselektronik.

Hinter Pilot und Co haben bis zu acht Personen in einer Sitzrunde Platz, gibt es eine Sonnenliegewiese für drei Personen und Platz für eine Rettungsinsel. Ein Schatten spendendes Bimini-Top ist als extra zu haben.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Storebro Grand Series No 1

Von Hans Wischer

Der Geräteträger über der Fly misst 6,30 Meter Höhe über der Wasserlinie. Für Brückendurchfahrten lässt er sich durch Abklappen auf 5,10 Meter Höhe reduzieren.

Im Maschinenraum sind neben den Motoren auch die der 11-kW-Mastervolt-Generator und der HRO-Watermaker (mit 260 l Aufbereitungsleistung pro Stunde) untergebracht. Und das Tasten-Notsteuersystem für die beiden Kamewa-Jets.

Daten:

Länge ü.A.:	18,90 m
Breite:	5,40 m
Tiefgang:	mit Jets 0,85 m, sonst 1,45 m
Höhe ü.WL:	6,30 m (durch Abklappen von Teilen des Geräteträgers reduzierbar auf 5,10 m)
Gewicht:	25 t
Rumpfform:	tiefes V, scharfer Bug
Klassifizierung:	CE B und Det Norske Veritas
Rumpf:	25 mm stark, oberhalb der Wasserlinie 35 mm starkes Sandwich
Deck und Aufbauten:	KFK-Sandwich
Motorisierung:	im Testboot 2 x 772 kW (2 x 1.050 PS) MAN-10-Zylinder-Diesel 2840 LE 403 mit Kamewa-Jet-Antrieben, sonst 2 x 588 kW (2 x 800 PS) MAN mit Wellenantrieb
Kraftstofftanks:	3.800 l
Reichweite:	253 sm bei 30 kn, 345 sm bei 12 kn
Motoranzeigen:	MAN/VDO
Bordelektronik:	Simrad (Instrumente, GPS, Radar, Kartenplotter)
Generator:	11 kW (Mastervolt)
Frischwassertanks:	800 l
Abwassertanks:	200 l Grey Water, 250 l Black Water
Eigner-/Gästekabinen:	3 (mit 3 Bädern und 6 Schlafplätzen)
Crewkabine:	1 (mit 2 Schlafplätzen, Waschbecken/ Handwaschdusche und WC)
Werft:	Storebro Bruks AB SE-590 83 Storebro, Schweden Tel. +46/492/195 11, Fax 303 00 Internet: www.storebro.se

Fahrwerte:

Bei der Testfahrt wurden auf der Ostsee vor Kiel bei Windstärke 5 und Seestärke 4 als Geschwindigkeiten und Geräuschpegel gemessen:

Maximal:	32,5 kn bei 2.445 U/min, erreicht nach 39 sec (auf glattem Wasser sollen bis zu 35,5 kn möglich sein, sagt die Werft) mit 72 dBA am Innensteuerstand und im Salon
Untere Gleitfahrt:	13 kn, erreicht nach 8 sec mit 69 dBA am Innensteuerstand und 70 dBA im Salon
Angenehme Marschfahrt:	30 kn mit 71 dBA am Innensteuerstand und im Salon

© 2006: Hans Wischer